

**MAGNETÓS**  
Licencia B.T.H.



**TERMINALES DE SEGURIDAD**



**BUJIAS**

HELIOF

# MOTOAVION

30 cts.



FABRICACIÓN NACIONAL



Barquillo, 1  
APARTADO 990.- MADRID

EQUIPOS ELÉCTRICOS PARA AVIACION  
JUNTAS HERMÉTICAS, ETC, ETC.

FÁBRICA  
CARRETERA DE CHAMARTIN Nº 11.

Avda. de Madrid



# LA HISPANO-SUIZA

Automóviles de turismo — Vehículos  
industriales de 1 1/2 a 6 T. de carga útil

## MOTORES DE GASOLINA Y ACEITE PESADO

Motores marinos y de aviación

Detentores de los grandes records mundiales

LA INDUSTIA NACIONAL QUIERE Y PUEDE  
COMPETIR CON LA INDUSTRIA EXTRANJERA

Carretera de Ribas, 279 - BARCELONA - Paseo de Gracia, 20

DELEGACION EN MADRID:

Avenida Conde de Peñalver, 16

### Hijos de Mendizábal

Almacenes al por mayor de hierros  
y ferretería

Almendra, 8.—Madrid.—Teléfono 72429.  
Apartado de Correos 393.

### López Lafuente y Calvo, C.L.

Almacén de Ferretería, hierros, chapas, aceros, herra-  
mientas en general, tornillos y clavazón.  
Proveedores de la Aeronáutica Militar.

Duque de Rivas, 3.—Madrid.—Teléf. 70.908

### Sastrería de Sport

## Moisés Sancha, S. A.

14, Montera, 14 :-: Teléfono 11877 :-: MADRID

### NOTA DE PRECIOS

Pesetas	Pesetas
Monos de invierno de mucho abrigo para los gran- des vuelos de altura, modelo militar, aprobado por la Comisión de compras.....	100
Monos de entretiempo.....	60
Monos de verano.....	35
Monos blancos.....	25
Monos antiácidos para manipular el motor.....	70
Gabán de cuero reglamentario, forro especial de gran abrigo.....	200
Casquete de cuero reglamentario forrado de piel..	30
Id. id. id. de gran abrigo.....	20
Id. id. id. de verano.....	15
Casquete de cuero para telefonista, o radio.....	20
Teléfono auricular.....	80
Botillón forro de piel y cremallera, suela de goma para encima del calzado.....	35
Gafas cristal «Triplex», irrompibles.....	20
Gafas cristal «Oto» y otras, estuche aluminio.....	15
Cinturón observador.....	45
Cinturón piloto.....	40
Pantalón buzo, para sacar los aparatos hidros del mar.....	150

Autorizados para poder hacerse los pagos por la Caja de Aviación Militar.





## Órgano de «Aero Popular»

Fundada en 1928 por Luis Maestre Pérez

Se publica los días 10 y 25 de cada mes

### REDACCION Y ADMINISTRACION

Padilla, núm. 80, 2.º A.

Teléfono 55712

### Director:

ANTONIO MONROY LOPEZ

### PRECIO DE SUSCRIPCION

MADRID:	Año	6,50	Semestre	3,50
Provincias:		7,00		4,00
Extranjero:		10,00		6,00
Números atrasados, 0,50				

AÑO VII

MADRID 25 DE AGOSTO DE 1934.

NUM. 153.

# LA CARRERA MAC ROBERTSON

Las inscripciones de última hora para la carrera Mac Robertson Inglaterra-Australia, anunciadas el 31 de mayo por el Royal Aero-Club del Reino Unido, son las siguientes:

*Gran Bretaña.*—V. Kelly, avión Fairey III-F (motor Napier Lion); H. L. Brook, en Miles Hawk (motor Cirrus Hermes); S. Jackson, en DH Moth (Fipsy Major); H. R. W. Everett, en Gipsy Moth; Bernard Rubin, en DH Comet (2 Gipsy IV); Flt. Lt. G. L. Shaw, en Klem Eagle; Capitán A. S. Butler, en DH Dragon; William Courtenay, en Gipsy Moth; Sir Alan Cobham, en Airspeed Courier; Lord Nuffield, en Airspeed Envoy (2 A/S Cheetah); Lady Cobham, en Airspeed Envoy; R. K. Duncas, en Airspeed Courier.

*Francia.*—El Sr. Freton, en Potez de motor Lorraine; Blériot Aeronáutica, avión Blériot-III; Vizconde Jacques de Sibour, en Couzinet de carrera; Michel Détróyat, en Lockheed Orion (motor Hispano-Suiza).

*Estados Unidos.*—Keith Rider, en monoplano Keith Rider de motor PW Wasp; John H. Wright, en Lambart Aircraft Corp. Monocoupe (motor Super-Scarab); Murray B. Dilley, en monoplano Vance Land (motor Wasp); Wiley Post, en Lockheed (PW Wasp); Laura Ingalls, en Lockheed Orion (PW Wasp); Ruth Nichols, en Lockheed Altair; Harold Gatty, en avión Dou-

glas; Clyde Pangborn, en monoplano Granville (motor Wasp); Sabelli-Pond, en monoplano Belanca; Lt. R. H. A. Kidston, en Lockheed Vega (motor Wasp); Col. Roscoe Turner, en avión Douglas; Capitán Lyon, aparato no especificado.

*Australia.*—Sir Charles Kingsford-Smith, en Lockheed Altair; J. Woods y H. C. Miller, en Lockheed Vega.

*Nueva Zelandia.*—James K. C. Baines, en DH Fox Moth; Oliver Nicholson, en avión DH Dragon.

*Suecia.*—Lt. Marshal Lindholm, en Northrop Delta (motor PW Hornet).

*Dinamarca.*—Lt. Michael Hansen, en avión Desoutter (motor Gipsy III).

*Indias.*—V. L. Chandi, aparato no especificado.

*Alemania.*—Wolf Hirth, en avión Messerschmitt.

*Portugal.*—Carlos Cudell Goetz, en Comper Kite (motor Pobjoy Niágara).

*Nueva Guinea.*—New Guinea Centenary Flight Syndicate, avión no especificado.

*Países Bajos.*—Sindicato neerlandés, avión postal Pander (motor Wright Whirlwind).

Observando la lista completa de las 58 inscripciones se advierte que comprende 19 participantes británicos, 16 de los Estados Unidos, 6 de Francia, 5 holandeses, 2 de Australia, 2 de Nue-



va Zelandia, 2 italianos y un aparato de Suecia, de Dinamarca, de las Indias, de Portugal, de Alemania y de Nueva Guinea. 22 aparatos son de construcción inglesa, 22 de construcción americana, 4 holandeses, 3 franceses, 2 italianos y un alemán.

La clausura de las inscripciones se había fijado para el 1.º de junio a las 12, pero las inscripciones ulteriormente recibidas serán aceptadas si han sido sellados por el correo antes de esa fecha. La enumeración precitada que comprende compromisos de principio, creemos que no será toda efectiva, porque ciertos aparatos inscritos no podrán tomar parte en la carrera, como, por ejemplo, el avión holandés Pander y el alemán Messerschmitt, presentado por Wolf Hirth.

\*\*\*\*\*

## AERO POPULAR

### AVISO IMPORTANTE

El domingo, día 9 del próximo mes de septiembre, a las doce de la mañana, celebrará nuestra Sociedad junta general extraordinaria, la cual tendrá lugar en el domicilio de la Asociación de Ayudantes y Auxiliares de Ingenieros, Claudio Coello, 23; en la cual se tratará de los asuntos exprestados en el siguiente

#### ORDEN DEL DÍA

1.º Lectura y aprobación del acta de la sesión anterior.—2.º Lectura y aprobación, si ha lugar, de las cuentas que presentará el Tesorero.—3.º Gestiones de la Directiva y proyectos.—4.º Reforma del Reglamento.—5.º Ruegos y preguntas.

Dada la importancia que los asuntos a tratar tienen, esperamos que acudirán a esta reunión todos los socios.

Este domingo los vuelos se suspenderán a las once de la mañana.

*Vuelos para el domingo día 2 de septiembre de 1934.*

Socios número 391, 392, 393, 395, 399, 409, 416, 421, 426, 438, 439, 440, 449, 455, 456, 458, 459, 472, 474, 476, 477, 479, 482, 484, 488, 491, 492, 493, 500, 502, 504, 505, 506, 507, 508, 510,

512, 513, 514, 515, 517, 518, 519, 520, 524, 525, 528, 529, 530, 532, 533, 538.

*Vuelos para el domingo día 9 de septiembre de 1934.*

Socios número 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598.

Los vuelos sin motor también se reanudarán el domingo día 2 de septiembre.

## Estatuto de la Sociedad Aero Popular

### ARTICULOS GENERALES

Artículo 1.º El AERO POPULAR (Sociedad Cultural y de Fomento Aeronáutico) se funda para desarrollar los fines indicados en su título.

Su domicilio se establece en Madrid, Plaza de la Cruz Verde, 3.

Art. 2.º Para cumplir su misión, el AERO POPULAR se compondrá de las Secciones siguientes:

- a) Aeronáutica.
- b) Gobierno.

Además de éstas podrán crearse otras que se consideren convenientes para impulsar los fines de la Sociedad. Cada una tendrá su comisión directiva y su reglamento especial.

Art. 3.º Podrán pertenecer al AERO POPULAR las personas de uno y otro sexo que simpaticen con sus fines y cumplan las condiciones que determinan sus Estatutos.

Los socios pueden ser:

- a) Honorarios.
- b) Protectores.
- c) De número.
- d) Eventuales.

Art. 4.º La soberanía de la Sociedad corresponde a la Junta general, constituida en la forma que se indicará.

Art. 5.º El AERO POPULAR se regirá por una Junta directiva que estará compuesta, como mínimo, por un Presidente, un Vicepresidente, un Secretario, un Tesorero y ocho Vocales. Todos los cargos serán elegidos cada año por mitad, pu-



54. TRANSMISIONES.—Nada decimos sobre ellas, pues es aplicable cuanto dijimos para las del mando de profundidad, correspondiendo todas ellas a uno de los tipos representados en los esquemas de las figuras 162, 163 y 164. Únicamente

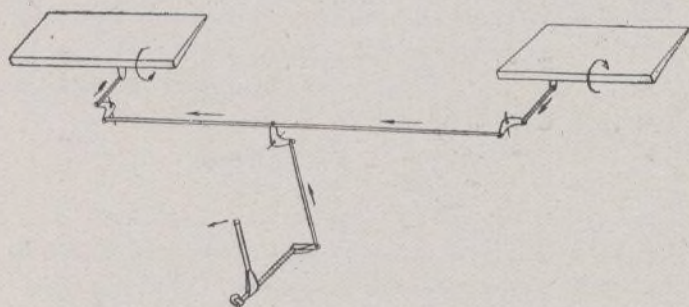


Fig. 165.

para aclarar ideas damos en la figura 165 un esquema de transmisión rígida correspondiente a una palanca del tipo de la representada en la figura 153.

55. MANDO DIFERENCIAL.—Consiste este mando en hacer que al subir un alerón el otro descienda, como en el sistema corriente, pero en cantidad mucho menor. De este modo se disminuye el arrastre de alerón correspondiente al que está bajo y se aumenta el del que se levanta, con lo que se facilita mucho el viraje. Otra ventaja de esta clase de alerones es que conservan el poder de mando con ángulos de ataque vecinos al que corresponde a la pérdida de velocidad, con lo que se disminuye la probabilidad de entrar en barrena antes de entrar en franca pérdida de velocidad.

Un mando diferencial muy empleado corresponde al esquema representado en la figura 166.



de garganta con caras cónicas, pues en ellas se agarrota el cable. La figura 156 representa una polea buena y otra mala.

Las guarniciones de las poleas deben estudiarse de manera que impidan de un modo absoluto la salida del cable, fuera de la garganta, sin desmontar previamente la guarni-

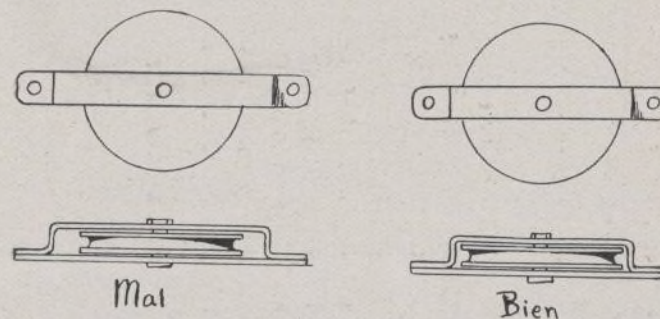


Fig. 156.

ción. Las partes de ésta que impiden la salida del cable se llaman *guardas*.

Es importantísimo estudiar bien el trazado y construcción de las guardas, pues en caso de salirse el cable, fuera de la garganta de la polea, se perdería el mando del aparato, con todas sus desagradables consecuencias. Ejemplo de guarniciones con guardas bien y mal estudiadas son los detalles de la figura 156.

Como al empujar la palanca hacia adelante el timón de profundidad debe levantarse, y al tirar de ella debe subir el timón, es preciso que los cables de mando se crucen en la forma indicada en los esquemas de la figura 157.

Debemos advertir que es de la mayor importancia que el brazo de palanca de las articulaciones de los cables a la pa-



lanca y a los balancines del timón sean iguales, ya que en caso contrario sería preciso dejar los cables algo flojos, lo que originaría aleteos de los timones, haciéndose desagradable y poco seguro el pilotaje del aparato.

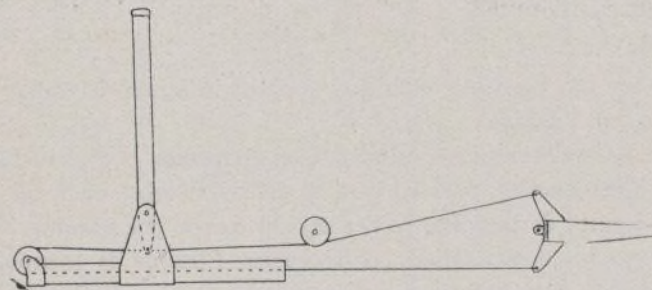
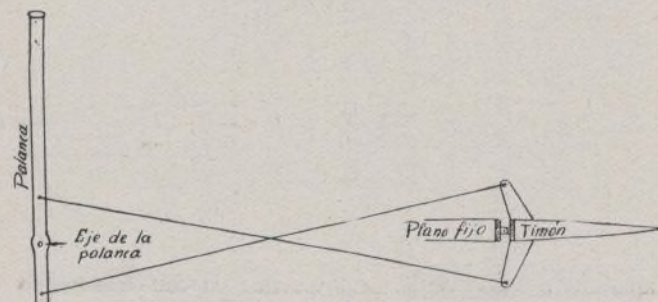


Fig. 157.

Cuando, por desearse cierta multiplicación o desmultiplicación del movimiento de los timones respecto del de la palanca, los brazos de palanca de las articulaciones de los cables no sean iguales en la palanca que en los balancines de los timones, la mejor solución es el empleo de un eje inter-

lanca representadas en las figuras 152 y 153, el esquema de los mandos es el indicado en la figura 163, en que las fle-

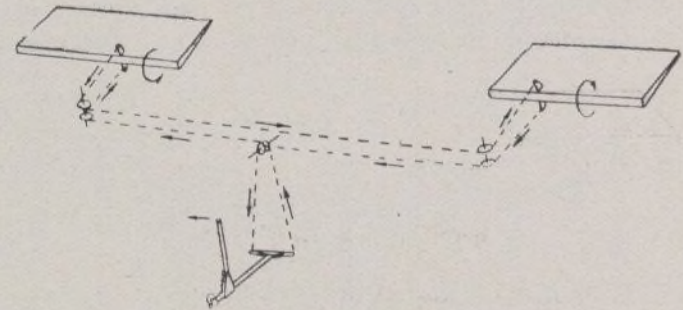


Fig. 163.

chas nos representan el sentido del movimiento correspondiente a un desplazamiento de la palanca.

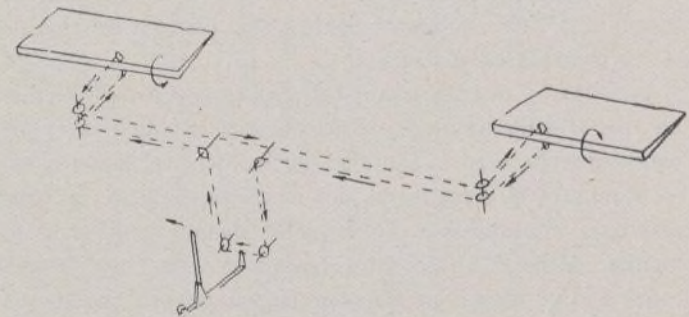


Fig. 164.

El esquema correspondiente a una palanca del tipo de la representada en la figura 154 lo damos en la figura 164.



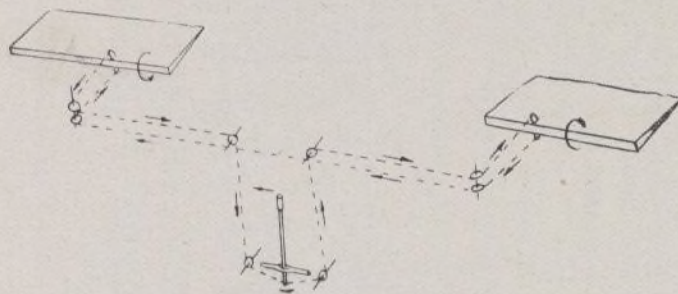
queden al exterior por tratarse de aparatos en que la finura aerodinámica no es su característica predominante.

En los veleros, en los que se busca aumentar su finura aerodinámica todo lo posible, debe evitarse que los cables y balancines queden al descubierto. Los sistemas más empleados en esta clase de aparatos son los que representamos en los esquemas de la figura 161.

### MANDO DE ALERONES

53. PALANCA.—Nos referiremos a los mismos tipos estudiados al tratar del mando de profundidad.

*Palanca de eje transversal.*—La palanca representada en la figura 150 corresponde a un esquema de mandos represen-



ig. 162.

tado en la figura 162, sobre el cual las flechas, indicadoras del movimiento, nos ahorran toda descripción.

El mismo esquema sirve para el caso de emplearse una palanca del tipo representado en la figura 151.

*Palanca de eje longitudinal.*—Cuando se trate de las pa-

medio provisto de balancines en la forma representada en la figura 158.

Las *transmisiones rígidas*, poco empleadas en esta clase de

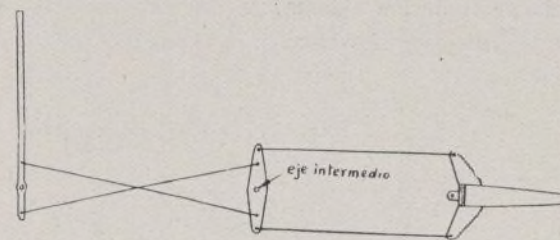


Fig. 158.

aparatos a causa de su peso elevado en comparación de las funiculares, consisten en una serie de balancines unidos entre sí por varillas tubulares (fig. 159), que son las que transmiten el movimiento. En esta clase de transmisiones ya no

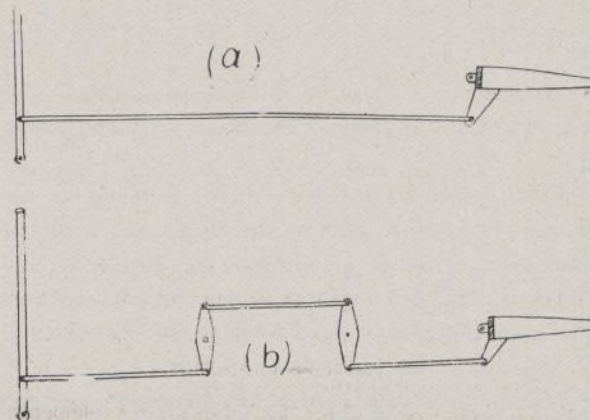


Fig. 159.



es preciso preocuparse por la desigualdad de los brazos de palanca de las articulaciones de las varillas a la palanca y a los balancines.

La única precaución a tomar en las transmisiones rígidas consiste en intercalar los balancines necesarios para que las

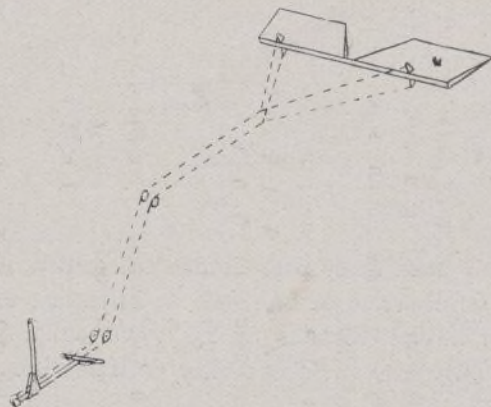


Fig. 160.

varillas no pandeen a causa de su excesiva longitud. La figura 159 a representa una solución errónea, y la 159 b una correcta.

Es preciso que el ajuste de los ejes y cojinetes de las articulaciones sea perfecto para evitar juegos que traerían por consecuencia el aleteo de los timones con sus desagradables efectos. Todas las articulaciones deben permanecer siempre perfectamente engrasadas, para lo cual en la cubierta del aparato se dejarán los registros necesarios.

**52. MANDO DEL TIMÓN.**—En los planeadores elementales y de perfeccionamiento puede emplearse el mando direc-

to de cables a los balancines indicado en el esquema de la figura 160, ya que no hay inconveniente en que dichos cables

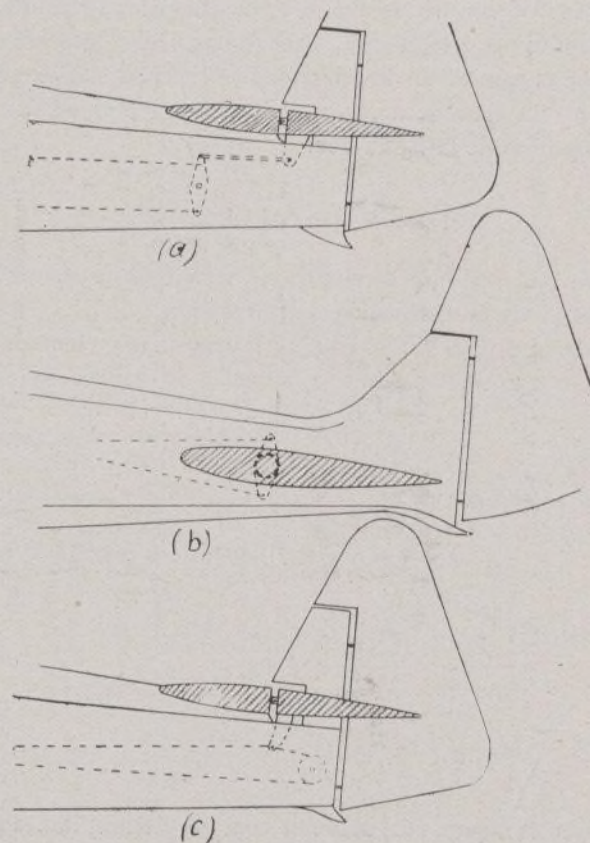


Fig. 161.

Los esquemas (a) y (c) corresponden a aparatos de tipo análogo a los de las figuras 141b, 95 y 93.  
El esquema (b) interpreta el mando de un timón de profundidad parecido a los de las figuras 92, 96 y 142.



diendo ser reelegidos indefinidamente. Las vacantes del primer año se determinarán por sorteo.

Estos cargos no tendrán retribución y serán elegidos por la Junta general.

Art. 6.º La Sociedad declina toda responsabilidad en caso de accidente de vuelo u otro que sea ocasionado en alguna de sus distintas Secciones.

Art. 7.º En caso de disolución del AERO POPULAR, y después de haber saldado sus obligaciones, sus propiedades serán cedidas a la F. A. E., o en su defecto, a la principal entidad oficial de Aeronáutica Civil.

Art. 8.º La Junta general la constituyen todos los socios que se hallen al corriente en el pago de sus cuotas; pero sólo tendrán voto los que lleven más de seis meses en la Sociedad.

Art. 9.º La Junta general puede ser ordinaria y extraordinaria.

Art. 10. Todos los años se celebrará una Junta general ordinaria, cuyos acuerdos serán válidos por votación cualquiera que sea el número de socios que asistan, a la que dará cuenta la Junta directiva:

- a) De su gestión contenida en una memoria.
- b) Del estado económico de la Sociedad.
- c) De cuantos acuerdos estime necesarios la Directiva para su deliberación.

Art. 11. Compete a la Junta general ordinaria:

- a) Aprobar el acta de la sesión anterior.
- b) Aprobar, si ha lugar, los balances presentados por el señor Tesorero.
- c) La elección de nueva Junta directiva.
- d) Nombrar Delegado de la Sociedad para la Federación Regional de la F. A. E. de entre los miembros de la Comisión de Aeronáutica.

Art. 12. La Junta general extraordinaria se

celebrará para deliberar sobre asuntos urgentes o de importancia, a petición de la Directiva o de una tercera parte, como mínimo, de su número total de socios con voto.

Art. 13. La Junta general extraordinaria solicitada por los socios, se celebrará entre los veinte y los treinta días después de presentar por escrito a la Junta directiva los extremos a deliberar, no pudiendo tratar de otros asuntos que los anunciados en su convocatoria.

Art. 14. Acordada por la Junta directiva la celebración de Junta general, se anunciará, por lo menos, con diez días de antelación en la tablilla de avisos de la Sociedad, el local, fecha, hora en que tendrá efecto y los asuntos a tratar.

#### DE LOS SOCIOS

Art. 15. Serán socios honorarios, los que la Junta general considera acreedores a esta distinción.

Socios protectores son aquellos cuya cuota mensual es de cinco pesetas.

Socios de número, los que su cuota mensual sea de tres pesetas, y socios eventuales, los que mediante la cuota que en cada caso se establezca, participen en algún acto social.

La cuota de entrada la fijará la Junta directiva en virtud de la situación de la Sociedad.

Art. 16. Para ser socio protector o de número tendrá que solicitarlo el interesado por escrito dirigido al Secretario de la Sociedad y firmado por un socio, manifestando que conoce y acepta estos Estatutos.

El Secretario transmitirá la petición a la Junta directiva, que concederá o no su admisión.

(Continuará.)



# Nicolás Morante

-Carrocerías-Pintura "DUCO"

Paseo (izquierdo) del Hipódromo 7 MADRID

El no. 36552





## ENCARGOS LIORE-DEWOITINE Y DEWOITINE D-500

El Estado francés ha hecho encargos considerables al grupo Lioré y Olivier-Dewoitine: más de 100 monoplazas de casa Dewoitine D-500 (la mayor parte de estos aparatos serán construidos por Lioré); cerca de 100 grandes portadores Lioré y Olivier, tipos cuadrimotor LeO-206 y bimotor de flotadores LeO-25 (con este último el piloto Bourdin estableció a primeros de año un nuevo record mundial de altitud); seis hidros monoquillas comerciales LeO H-242 para la línea Marsella-Argel de la Air France; 13 trimotores Dewoitine de transporte comercial.

Además, las sociedades de referencia trabajan para obtener varios prototipos de experiencias (hidro monoquilla LeO H-27, de gran radio de acción, etc.). La Soc. Lioré & Olivier, que posee también la patente para la construcción del autogiro La Cierva, ha empezado también la fabricación de este aparato.

Después de haber recibido, el otoño pasado, un encargo de 60 ejemplares del monoplaza D-500 de caza, encargo hecho por el Gobierno francés, las fábricas Dewoitine de Toulouse han visto este año el encargo aumentado en 45 ejemplares. Estos encargos son el resultado de ensayos detenidos y minuciosos, y hasta si este tipo de avión no es desconocido en la actualidad, teniendo en cuenta la importancia que merece el tipo D-500, considerado como tipo standard del nuevo material de caza de las fuerzas aéreas francesas, presentaremos aquí una corta descripción del mismo.

**Tipo:** monoplano bajado cantilever, construcción integralmente metálica (duraluminio). Los

# LO QUE NOS CUENTAN

deseos de los militares han constituido las líneas directivas de los constructores y la situación del puesto de pilotaje ofrece al conductor el mejor campo de visibilidad compatible con las exigencias del combate aéreo.

**Célula:** en tres piezas, de larguero único; nervaduras formadas de perfilados, cruzados por tubos; los alerones compensados ocupan toda la longitud del ala.

**Fuselaje:** tipo quilla, de forma ovoide.

**Empenaje:** plano estabilizador mantenido por dos pequeñas bielas que se unen al fuselaje. Superficie de quilla cantilever.

**Tren de aterrizaje** de piernas independientes, ancha vía, suspensión oleoneumática.

**Grupo motopropulsor:** motor de agua, 12 cilindros en V, Hispano 12 Xbrs de 500/690 CV o Hispano 12 Ybrs de 650/860 CV. A una y otra parte del fuselaje, en su interior, dos tanques de esencia alargables; capacidad total de esencia, 290 litros; aceite, 28 litros. Autonomía posible a la velocidad de 230 km./h., 4 horas.

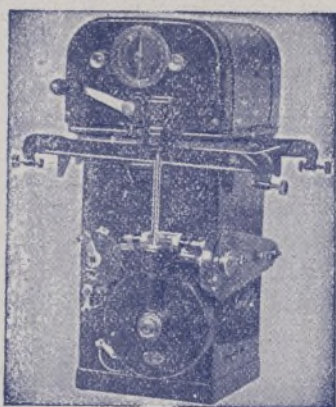
**Armamento:** el avión puede llevar dos ametralladoras Vickers; pronto se realizará la instalación de un cañón (dispositivo Hispano-Suiza-Oerlikon).

**Dimensiones:** envergadura, 12,1 m.; longitud, 7,74 m.; altura, 2,7 m.; superficie portadora, 16,5 m<sup>2</sup>.

**Peso:** en vacío, 1.266 kg.; en orden de vuelo, con Hispano 12 Xbrs, 1.705 kg. (con 12 Ybrs, 1.784 kg.); carga al m<sup>2</sup>, 103,5 kg. (108 kg.); carga al CV, 2.475 kg. (2.055 kg.).

**Performances:** efectivas para el motor 12 Xbrs, estimadas para el motor 12 Ybrs, las indicaciones para este último van colocadas entre paréntesis: velocidad máxima al nivel del suelo, 318 km./h. (349 km./h.); a 5.000 m., 371 km./h. (a 4.000 m., 413 km./h.); subida a 5.000 m., 6 min. 38 seg. (5 min. 27 seg.); a 7.000 m., 10 min. 32 seg. (8.000 m., 10 min. 20 seg.); a 10.000 m., 25 min. 05 seg.; techo teórico, 10.800 m. (12.300 m.).





## M. QUINTAS

Cruz, núm. 43.--Madrid.--Teléf. 14515

Proveedor de la Aeronáutica Militar

Material fotográfico en general.-Aparatos automáticos y semiautomáticos de placa y película para Aviación. — Ametralladoras fotográficas, telémetros, etc., de la O. P. L.

# Relación de Proveedores de Aero-náutica Militar

**MOISES SANCHA:** Montera, 14. Teléfono 11877. Madrid.—Monos, gafas, casquetes. Botas y equipos de gimnasia.

**CARBURADOR NACIONAL IRZ:** Madrid: Montalbán, 5. Tel.º 19649.—Barcelona: Cortes, 642. Tel.º 22164.—Fábrica: Valladolid. Apartado 78.

**RADIADORES COROMINAS:** Madrid-Barcelona.-La más antigua fábrica de radiadores

**S. I. C. E.** Dirección General: Barquillo, 1.—Fábrica: Carretera de Chamartín, 11. Madrid.—Fabricación Nacional de magnetos, bujías, terminales de seguridad, juntas herméticas para circulación líquida y equipos eléctricos de aviación.

### Boletín para tomar parte en los sorteos de vuelos gratuitos de MOTOAVION

D. .... de ..... años de edad,  
domiciliado en el núm. .... de la ..... de .....  
en ....., desea tomar parte en el sorteo de vuelos gratuitos del  
mes de septiembre de 1934, que se celebren en Cuatro Vientos, estando  
contorme con las condiciones que la Revista MOTOAVIÓN ha publicado.  
..... de junio de 1934.

Firma,

(Las personas menores de edad, deberán acreditar en el momento de presentarse en Cuatro Vientos al Sr. Jefe de vuelos de Aero Popular, tener autorización de sus padres o tutores).

NI AERO POPULAR ni MOTOAVIÓN aceptan responsabilidad alguna derivada de estos vuelos.



# RADIADORES COROMINAS

**Sucesor: RAFAEL CAT**



The illustration depicts a woman in a one-piece swimsuit standing on a radiator. She is looking up at a large, winged figure that appears to be emerging from or attached to the radiator. The background is dark and textured, suggesting a night sky or a stylized architectural setting. The radiator itself has the brand name 'RADIADORES COROMINAS' written on it.

**MADRID**  
MONTELEON 28

**BARCELONA**  
GRAN VIA DIAGONAL 450